



Instituto
IDEAS

INSTITUTO DE ECONOMÍA APLICADA Y SOCIEDAD

Tránsito y Transporte

Velocidades Máximas e Incidentes Viales

MAYO 2020

VILMA PAOLA CARLUCCIO

GUSTAVO COLLA

INÉS MARÍA FISZMAN



@ideas_ciudad



Instituto IDEAS



@ideas_ciudad

VELOCIDADES MÁXIMAS E INCIDENTES VIALES

El exceso de velocidad es considerado uno de los principales factores de riesgo relacionados a los accidentes de tránsito en el mundo. Se ha demostrado que la reducción de los límites de velocidad, combinada con medidas adecuadas de aplicación y educación pública, disminuye el riesgo de accidentes, además de la gravedad de los traumatismos y el número de víctimas mortales.

La Organización Mundial de la Salud, en su informe de 2014 sobre fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial, recomienda basar los límites de velocidad en un conjunto de factores similares:

- El tipo de vía (vías urbanas, autopistas, carreteras de doble sentido).
- El tipo de vehículo (ligero, pesado).
- El tipo de usuario (por ejemplo, un conductor principiante).
- Las condiciones ambientales (como la lluvia, la nieve o la niebla).
- Las condiciones propias de cada lugar.

Velocidades Máximas en el mundo

Según el Informe sobre la situación mundial de 2013 de la OMS, sólo la mitad de los países que respondieron al cuestionario tienen un límite de velocidad igual o inferior a los 50 km/h en vías urbanas, que es la velocidad máxima recomendada por las investigaciones sobre gestión eficaz de la velocidad. Asimismo, dicho informe afirma que incluso en los países con los límites más bajos las medidas de aplicación son a menudo insuficientes o inadecuadas.

En línea con el análisis de legislación internacional, resulta interesante comparar la variedad de velocidades máximas permitidas en autopistas u otro tipo de vías de circulación rápida en el mundo: En un extremo se encuentran países como Alemania, que no cuenta con un límite de velocidad establecido, e Italia, cuyo límite máximo en algunas vías es de 150 km/h. En el otro extremo se cuenta con el ejemplo de Noruega, cuya velocidad máxima es de 90 km/h, mientras que en el medio se ubican países como Francia (130 km/h), Japón (125 km/h), Estados Unidos, Bélgica, Finlandia, Marruecos, España (todos con una máxima de 120 km/h) y Gran Bretaña (112 km/h).

Haciendo foco en el contexto latinoamericano, se observan a modo de ejemplo los casos de Chile, Brasil y México con una velocidad máxima establecida de 120 km/h, y Uruguay y Paraguay con una velocidad máxima de 110 km/h, mientras que en Argentina, la velocidad máxima nacional para circular por autopista es de 130 km/h.

Velocidades Máximas en Argentina y CABA

A través del artículo 51 de la ley nacional 24.449, se establecen las Velocidades máximas en la República Argentina:

- a) En zona urbana:
1. En calles: 40 km/h;
 2. En avenidas: 60 km/h;
 3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles:
La velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas automóviles y camionetas: 110 km/h;
2. Para microbús ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semiautopistas: Los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles. Según el art. 5 de la misma ley, se considera semiautopista a "un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otras calles o ferrocarril";

d) En autopistas: Los mismos del inc. b) salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h. El artículo 5 de la ley define a la autopista como "una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes";

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria nunca superior a 30 Km/h;
2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: La velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: Velocidad precautoria no mayor a 20 km/h durante su funcionamiento;
4. En rutas que atraviesen zonas urbanas 60 km/h salvo señalización en contrario.

Estas velocidades máximas deberán ser respetadas, salvo que exista una señalización vial que indique lo contrario (es decir, que la altere en más o menos, a la velocidad máxima).

Sin embargo, dado que Argentina es un país federal y la jurisdicción del tránsito no fue delegada por las Provincias a la Nación, cada Provincia puede establecer normas de tránsito específicas para su jurisdicción. A pesar de ello, la mayoría de las Provincias argentinas han adherido con algunas reservas a la ley nacional de tránsito 24.449, en los últimos años, lo que es considerado un importante avance para el usuario de la vía pública, ya que la misma legislación se aplicaría en la mayoría del territorio nacional.

Al analizar la legislación en materia de tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se encuentra en el capítulo 6.2.2 del Código de Transporte el establecimiento de los Límites máximos de velocidad (modificado por Leyes Nº 3804, 4026 y 4413):

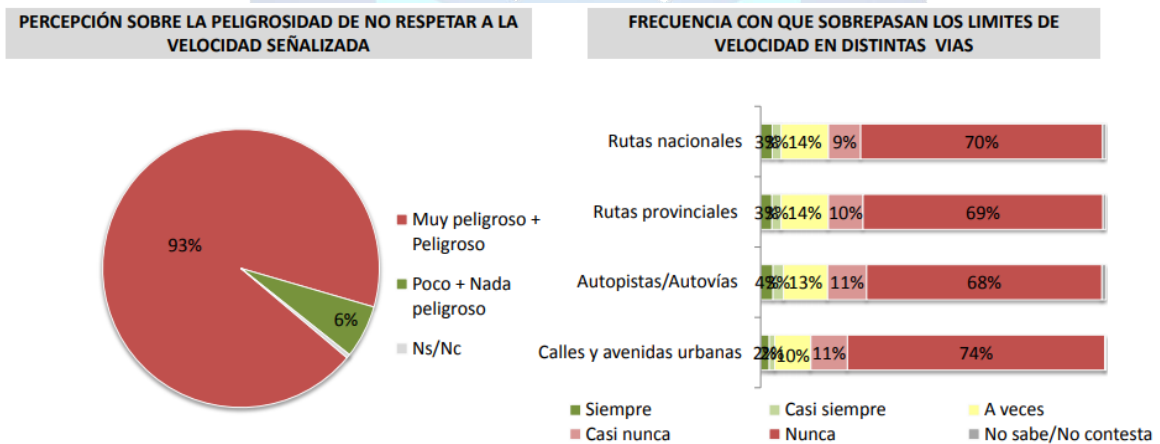
- Máxima de 100 km/h en Autopista Dellepiane, Autopista Lugones, Autopista Perito Moreno – AU 6, Autopista Presidente Héctor J. Cámpora – AU 7, Autopista Cantilo, Autopista 9 de Julio Sur y Autopista Illia entre Lugones/Cantilo y Salguero. Excepto los de transporte de carga de más de 3500 kilos de peso bruto, para los que será de 80 km/h.
- Máxima de 80 km/h: En Autopista 25 de Mayo y en Autopista Illia entre 9 de Julio y Salguero. Mientras que para camiones y ómnibus (buses) será de 60 km/h.

La gestión de la seguridad vial implica la implementación de intervenciones que incidan en el comportamiento de los usuarios con el objetivo de promover la seguridad vial, por lo que es necesario conocer el perfil de la población conductora para enfocarlas de forma correcta.

Para analizar el perfil de la conducción de vehículos en Argentina (con especial énfasis en los principales usuarios: automovilistas y motociclistas), se utilizan los datos provistos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), los cuales son recogidos a través del Sistema Nacional de Licencias de Conducir (SINALIC), y los datos relevados en el Estudio observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (y más) y 2 ruedas.

De la totalidad de las Licencias Nacionales de Conducir emitidas, el 61,5% está compuesto por las licencias de tipo "B" (autos y camionetas), mientras que las de tipo "A" (motocicletas, ciclomotores y triciclos) representan 29,6%. Proporciones que a su vez son consecuentes con la composición del parque vehicular y reflejan las condiciones de circulación más frecuentes de acuerdo a la media nacional.

Además, otro estudio sociocultural realizado en 2017 por el Ministerio de Transporte de la Nación, sobre percepciones, creencias y actitudes de la población Argentina en torno a la Seguridad Vial, dió como resultado que 9 de cada 10 personas perciben que es peligroso sobrepasar los límites establecidos y por eso la mayoría declara que no suele hacerlo, como puede ser observado en los siguientes gráficos:



A pesar del contexto de poca declaración acerca de sobrepasar los límites de velocidad, se observó que son los hombres y los más jóvenes (17-35 años) quienes reconocen en mayor medida llevar a cabo conductas de riesgo. (Base: Conductores de Vehículos de 4 Ruedas: 1005 casos).

Dicho estudio, también concluye que no es la falta de información el problema principal a la hora de cumplir o no con las normas de seguridad vial en general y con las velocidades máximas en particular, sino que tiene que ver con factores psico-culturales, como la falta de autocritica, la minimización de los riesgos por exceso de autoconfianza por parte de los conductores, y la falta generalizada de apego a la ley.

Medidas para reforzar el cumplimiento

Entonces, a la hora de pensar en medidas que tengan la potencialidad de reforzar el cumplimiento de las velocidades máximas, no solo debemos pensar en campañas de concientización enfocadas al perfil mencionado, sino que también se puede pensar en el llamado enfoque de "sistema seguro" de la seguridad vial. Dicho enfoque, impulsado por la OMS, toma en consideración y regula la interacción entre el entorno, la infraestructura y la vulnerabilidad física.

Entre las medidas que podrían contemplarse dentro del enfoque de sistema seguro se destacan:

- Dispositivos automáticos de control de la velocidad: como por ejemplo, los radares de velocidad, cuya eficacia ha sido demostrada tanto en entornos rurales como urbanos.
- Reguladores de velocidad: la instalación de limitadores fijos de velocidad cuyo uso pueda ser obligatorio en ciertos tipos específicos de vehículos pesados y mayormente comerciales, como micros de larga distancia o camiones de cierto peso bruto. Estos sistemas se utilizan, por ejemplo, en Australia.
- Vías y entornos más seguros: la introducción de medidas dirigidas a la "pacificación del tráfico". Por ejemplo, rotondas o badenes sonoros, y principalmente el refuerzo de la visibilidad y presencia de los carteles indicadores de velocidad máxima (información vertical) en los sectores donde cambia la velocidad, considerando eventualmente incluir presencia sonora.



@ideas_ciudad



Instituto IDEAS



@ideas_ciudad